



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 194 ]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, जुलाई 19, 2001/आषाढ़ 28, 1923

No. 194 ]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 19, 2001/ASADHA 28, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 19 जुलाई, 2001

सं. टीएएमपी/32/2001-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार बहुउद्देशीय बर्थों पर प्रहस्तित द्रव कार्गो पर प्रबंधन सेवाओं की वसूली का समर्थन करने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/32/2001-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

----- आवेदक

आदेश

(जून, 2001 के 28वें दिन पारित किया गया)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने सभी द्रव कार्गो पर प्रबंधन सेवा प्रभार की वसूली का समर्थन करने के लिए एक प्रस्ताव भेजा है। पत्तन ने 1 दिसम्बर, 1998 से 1.50/- रुपए प्रति मीट्रिक टन और 1 फरवरी, 2000 से 2/- रुपए प्रति मीट्रिक टन सेवा प्रभार वसूल करने के लिए कार्यान्तर अनुमोदन का अनुरोध किया है। यह प्रस्ताव एक अन्य मामले में इस प्राधिकरण द्वारा की गई टिप्पणियों के संदर्भ में प्राप्त हुआ है।

2. इस प्राधिकरण ने 14 फरवरी, 2001 को 1 अगस्त, 2000 से पूर्व-प्रभाव से 'क' श्रेणी के पेट्रोलियम उत्पादों के परेभितियों/आयातकों पर 15/- रुपए प्रति मीट्रिक टन विशेष सेवा प्रभार का अनुमोदन करते हुए एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित विचार व्यक्त किए थे :

"(i) जेएनपीटी 1 दिसम्बर, 1998 से सभी आयातकों/निर्यातकों और टैंक फर्म प्रचालकों के पूरे द्रव कार्गो के लदाई/उतराई से संबंधित सेवाएँ प्रदान करने के लिए 1.50/- रुपए प्रति मीट्रिक टन प्रबंधन सेवा प्रभार वसूल कर रहा है, जोकि अधिसूचित प्रशुल्क मद नहीं है।

- (ii) जेएनपीटी से पर्याप्त सूचना और औपचारिक प्रस्ताव के अभाव में प्रभार की अप्राधिकृत वसूली का समर्थन नहीं किया जा सकता।
- (iii) जेएनपीटी को किसी भी मद पर प्रशुल्क वसूल करने के लिए इस प्राधिकरण का पूर्वानुमोदन प्राप्त करने के बारे में मविष्य में विशेष ध्यान देने का सुझाव दिया गया था।

3. जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है :

- (i) पत्तन के पास दो बहुउद्देश्यीय बर्थ खख-3 और खख-4 हैं, जिनका 1993-94 से द्रव कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयोग किया जाता है। 1998 तक द्रव कार्गो के प्रहस्तन प्रचालन का प्रबंध स्वयं अलग-अलग टैंक फार्म प्रचालकों द्वारा किया गया था, क्योंकि उक्त बर्थों में अधिक मात्रा में यातायात के प्रहस्तन के लिए आवश्यक पर्याप्त अग्नि शामक सुविधाएँ नहीं थीं।
- (ii) 1996 में सीएनवी टेक्नीका, परामर्शदाता ने पत्तन पर आधारभूत स्थितियों का अध्ययन करने के पश्चात सिफारिश की कि पत्तन को अपनी अग्नि शामक सुविधाओं और सुरक्षा उपायों को बढ़ाना चाहिए और उक्त बर्थों पर द्रव कार्गो के प्रहस्तन के प्रचालन और प्रबंधन कार्य को भी किसी व्यावसायिक एजेंसी को सौंप देना चाहिए।
- (iii) पत्तन ने इस मामले पर द्रव रसायन बर्थ प्रयोक्ता संघ के साथ चर्चा की थी और संघ को सुरक्षित प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए अलग-अलग टैंक फार्म प्रचालकों के स्थान पर एक ही एजेंसी के माध्यम से घाट प्रचालनों की व्यवस्था करने का सुझाव दिया था। हालांकि इस सुझाव को संघ ने स्वीकार नहीं किया था, इसलिए इस मामले में कोई प्रगति नहीं हुई थी।
- (iv) पत्तन ने 1998 में उक्त बर्थों पर मै0 इंडियन ऑयल टैंकिंग लिमिटेड (आईओटीएन) के माध्यम से लदाई/उतराई के चल उपकरणों के संस्थापन और अपनी अग्नि शामक सुविधाओं को बढ़ाने के लिए एक योजना कार्यान्वित की थी और सभी आयातकों/निर्यातकों और टैंक फार्म प्रचालकों के लिए उक्त बर्थों का प्रचालन तथा प्रबंधन कार्य भी आईओटीएल को सौंपा गया था।
- (v) पत्तन ने इस परियोजना पर लगभग 10 करोड़ रुपए की राशि का निवेश किया है और साथ ही 1 दिसम्बर, 1998 से उक्त बर्थों के प्रचालन और प्रबंधन के लिए आईओटीएल को 35 लाख रुपए प्रतिवर्ष का (6% के वार्षिक नुकसान सहित) भुगतान कर रहा है।
- (vi) पत्तन ने टैंक फार्म स्वामी संघ से बातचीत करके 30 नवम्बर, 1998 की अपनी व्यापार सूचना सं. जेएनपी/सीएम(ओ)/98/2528 के द्वारा अभिव्यक्त द्रव कार्गो की मात्रा पर 1.50 रुपए प्रति टन का प्रभार वसूल किया, परंतु पत्तन आईओटीएल को भुगतान किए गए 35 लाख रुपए की सुलना में उपर्युक्त प्रभार की वसूली से केवल 32.08 लाख रुपए की वसूली कर सका और इस प्रकार उसे 2.92 लाख रुपए का नुकसान उठाना पड़ा। इस परिप्रेक्ष्य में, न्यासी बोर्ड ने बाद में घाटे को पूरा करने के लिए 1 फरवरी, 2000 से 2.00 रुपए प्रति टन की दर अनुमोदित की जिसे उसकी 31 जनवरी 2000 की व्यापार सूचना सं. जेएनपी/सीएम(ओ)/बीटी/टीएन/159 के द्वारा लागू किया गया।
- (vii) आईओटीएल ने 'क' श्रेणी के उत्पादों के प्रहस्तन के लिए नई अग्नि शामक सुविधाओं का भी निर्माण किया है, जिसके लिए पत्तन को नई सुविधाओं के प्रचालन और रखरखाव के लिए प्रतिवर्ष 10 लाख रुपए और नियमित रखरखाव के लिए प्रतिवर्ष 3 लाख रुपए अदा करने होंगे, इस प्रकार दोनों मदों पर प्रतिवर्ष 6% की वृद्धि होगी। कुल वार्षिक भुगतान (35 लाख रुपए और दो वर्ष के लिए 6% वृद्धि अर्थात् घाट प्रबंधन सुविधाओं के लिए 39.52 लाख रुपए और नई सुविधाओं के प्रचालन तथा रखरखाव के लिए 13 लाख रुपए) 52.32 लाख रुपए बैठता है। 20 लाख 95 हजार टन द्रव कार्गो के यातायात को देखते हुए औसत वसूली 1.77 रुपए प्रति मीट्रिक टन आती है, जिसे पूर्णांकित करके 2/- प्रति मीट्रिक टन कर दिया गया है।
- (viii) 27 माह की अवधि (दिसम्बर, 1998 से फरवरी, 2000) के दौरान पत्तन ने सेवा शुल्क के रूप में 81.93 लाख रुपए खर्च किए हैं और प्रयोक्ताओं से 100.57 लाख रुपए की राशि की वसूली की है।

4.1. जेएनपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को भेजी गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है:

### भारतीय जहाज़रानी निगम (एससीआई)

- (i) प्रबंधन सेवा को 1.50 रुपए प्रति टन से बढ़ाकर 2/- रुपए प्रति टन करने का प्रस्ताव अनुचित प्रतीत होता है, क्योंकि जेएनपीटी द्वारा वसूल की जा रही वर्तमान दरें अनुपातिक रूप से एमबीपीटी की तुलना में अधिक हैं और जेएनपीटी द्वारा वसूल की जा रही विदेशी दरें वास्तव में रिलायंस जेट्टी मेरिन टर्मिनल (आरजेएमटी) द्वारा वसूल की जा रही दरों से अधिक हैं।
- (ii) एससीआई को प्रभारों में वृद्धि कर दंडित किए जाने के स्थान पर उसके द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की रिफाइनरियों द्वारा सौंपे गए कार्गो का वहन करके अधिकांश यातायात को वहन करने में योगदान देने के लिए प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए।
- (iii) मामूली-सी वृद्धि का भी अनुमोदन न किया जाए। पत्तन को निवेश की गई पूंजी लागत की भरपाई करने के लिए प्रभारों में वृद्धि करने के स्थान पर यातायात और/अथवा कार्गो की अधिक मात्रा पर ही ध्यान देना चाहिए।

4.2. बम्बई वाणिज्य एवं उद्योग मण्डल, मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप-इंटरमोडल एजेंट्स संघ, भारतीय व्यापार मण्डल, भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ, पश्चिमी भारत पोतवणिक संघ और जेएनपीटी द्रव रसायन बर्थ प्रयोक्ता संघ से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

5. चूंकि प्रबंधन सेवा प्रभार की वसूली से संबंधित मुद्दे पर मामला सं. टीएएमपी/94/2000-जेएनपीटी में 21 नवम्बर, 2000 की संयुक्त सुनवाई में भी चर्चा की गई थी, इसलिए इस मामले में पृथक संयुक्त सुनवाई आवश्यक नहीं समझी गई।

6. इस मामले में एकत्र की गई सभ्य सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

- (i) जेएनपीटी का प्रस्ताव उसके बहुउद्देश्यीय बर्थ-खख-3 और खख-4 से संबंधित है। दोनों बर्थों में द्रव कार्गो का प्रहस्तन होता है।
- (ii) द्रव कार्गो यातायात की मात्रा 1998 तक बहुत अधिक नहीं थी। इसलिए, प्रहस्तन प्रचालन का प्रबंध का काम अलग-अलग टैंक फार्म प्रचालकों पर स्वयं करने के लिए छोड़ दिया गया था।
- (iii) यातायात में वृद्धि होने से और विशेषतः परामर्शदाताओं द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर खख-3 और खख-4 बर्थों पर द्रव कार्गो का प्रचालन और प्रबंधन एक व्यावसायिक एजेंसी अर्थात् नौ इंडियन ऑयल टैंकिंग लिमिटेड (आईओटीएल) को सौंपा गया था।
- (iv) प्रचालन और रखरखाव प्रयोजनों के लिए व्यावसायिक एजेंसी को काम सौंपने और लदाई/उताराई के बल उपकरणों के संस्थापन में संबंधित निवेशों से तथा अग्नि शामक सुविधाओं को बढ़ाने से 1 दिसम्बर, 1998 से सेवा प्रभार की वसूली करना आवश्यक हो गया था।
- (v) प्रारंभ में 1.50 रुपए प्रति मीट्रिक टन प्रभार निर्धारित किया गया था और 1 फरवरी, 2000 से इसे बढ़ाकर 2/- रुपए प्रति मीट्रिक टन कर दिया गया था।
- (vi) यह किसी विशिष्ट बोझ की मद नहीं है और न ही राजस्व आय भी पर्याप्त है।
- (vii) प्रभार पहले ही 2 1/2 वर्ष के लिए निश्चित किया गया था और प्रयोक्ता बिना किसी विलंब के भुगतान कर रहे हैं। विशेष रूप से, 'क' श्रेणी के पेट्रोलियम उत्पादों के परेषितियों/आयातकों पर 'विशेष सेवा प्रभार' वसूल करने से संबंधित अन्य मामले में संयुक्त सुनवाई के संदर्भ में जब इस मद का उल्लेख किया गया था तो सुनवाई में भाग लेने वाले प्रयोक्ताओं की ओर से कोई विरोध नहीं किया गया था। वास्तव में इसीलिए इस मामले में किसी पृथक संयुक्त सुनवाई को आवश्यक नहीं समझा गया है।

- (viii) परंतु यह स्वीकार करना होगा कि इस संदर्भ में प्रभार निश्चित रूप से प्रशुल्क मंद है। जेएनपीटी को इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना इसकी वसूली शुरू नहीं करनी चाहिए। जब 'अन्य' मामले में संयुक्त सुनवाई के समय इसका उल्लेख किया गया था तो जेएनपीटी की यह प्रस्ताव करने की प्रक्रिया आकस्मिक थी कि यह प्राधिकरण 'अन्य' मामले की कार्यवाही के हिस्से के रूप में इसे विनियमित करेगा। यह प्रस्ताव केवल तभी प्राप्त हुआ था जब पूर्ववर्ती आकस्मिक प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया था। इस दृष्टि से इन कार्यवाहियों को इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार का बलपूर्वक दावा करने के और प्रक्रिया संबंधी विशेषताओं को लागू करने के रूप में अधिक देखा जा सकता है।

यहाँ इस बात पर जोर देना आवश्यक है कि जेएनपीटी अपनी ओर से प्रशुल्क संबंधी निर्णय लेने के लिए और यदि इसके पश्चात आवश्यक हुआ तो उसका समर्थन पाने के लिए विशेष रूप से उन्मुख है।

- (ix) परंतु इस स्थिति में बाद में एक परिवर्तन किया गया है। इस तथ्य के होते हुए भी कि जेएनपीटी के शीघ्र ही निगमीकरण की संभावना है और तब यह इस प्राधिकरण के नियामक कार्यक्षेत्र से बाहर हो जाएगा, फिर भी वे इस प्राधिकरण को अनुमोदन के लिए प्रस्ताव भेजते जा रहे हैं।

इस परिप्रेक्ष्य में और अन्य रूप में भी उपलब्ध औचित्य को स्वीकार करते हुए 'सेवा प्रभार' की वसूली का प्रस्ताव यथा प्रस्तावित रूप में पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित किया जाता है।

7. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण अपने बहुउद्देश्यीय बर्थों अर्थात् खख-3 और खख-4 पर प्रहस्तित द्रव कागों पर 1 दिसम्बर, 1998 से 1.50 रुपए प्रति मीट्रिक टन और 1 फरवरी, 2000 से 2/- रुपए प्रति मीट्रिक टन प्रबंधन सेवा प्रभार की वसूली का समर्थन करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/2001/असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 19th July, 2001

**No. TAMP/32/2001-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust to ratify the levy of management services on liquid cargo handled at its Multipurpose berths as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/32/2001-JNPT****The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

---

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 28th day of June 2001)

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) has sent a proposal to ratify the levy of management service charge on all liquid cargo. It has requested for *ex post facto* approval of levying a service charge of Rs.1.50/- PMT with effect from 1 December 1998 and Rs.2/- PMT with effect from 1 February 2000. This proposal has been received with reference to some observations made by this Authority in another case.

2. This Authority had passed an Order on 14 February 2001 approving a special service charge of Rs.15/- PMT on the consignees / Importers of Class A petroleum products with retrospective effect from 1 August 2000. In the said Order, this Authority, *inter alia*, made the following observations:

- “(i). The JNPT has been collecting a management service charge of Rs.1.50 PMT for providing services relating to loading / unloading of all the liquid cargo of all importers / exporters and tank farm operators since 1 December 1998 which is not a notified tariff item.
- (ii). This unauthorised levy of the charge cannot be ratified for want of adequate information and a formal proposal from the JNPT.
- (iii). The JNPT is advised to be more particular in future about obtaining prior approval of this Authority for levy of tariff on any item.”

3. The JNPT has made the following points in its proposal:

- (i). The port has two multipurpose berths BB-3 and BB-4, which are utilised for handling liquid cargoes since 1993-94. The handling operation of the liquid cargoes was managed by individual tank farm operators themselves till 1998, as the said berths did not have adequate fire fighting facilities suitable for handling large volume of traffic.
- (ii). In 1996, DNV Technica, Consultants, after studying the ground conditions at the port, recommended that the port should upgrade its fire fighting facilities and safety measures; and also, the task of operation and management of handling liquid cargo at the said berths should be entrusted to a professional agency.
- (iii). The port discussed the matter with the Liquid Chemical Berth Users' Association and advised the Association to manage the wharf operations through a single agency instead of through individual tank farm operators for ensuring safer operations. Although the advice was accepted by the Association, no further progress was made in this respect.
- (iv). In 1998, the port implemented a scheme for installation of mobile loading / unloading arms and upgradation of its fire fighting facilities at the said berths through M/s. Indian Oil Tanking Limited (IOTL); and, the task of operating and managing the said berths on account of all the importers / exporters and tank farm operators was also entrusted to the IOTL.
- (v). The port has invested an amount of Rs.10 crores approximately on the project and, in addition is paying Rs.35 lakhs per annum (with annual escalation at 6%) to the IOTL for operating and managing the said berths with effect from 1 December 1998.

2246 G/2001-2

- (vi). The port, in discussion with the Tank Farm Owners' Association, levied a charge of Rs.1.50 per tonne on the manifested quantity of the liquid cargo vide its Trade Notice No. JNP/CM (o)/98/2528 dated 30 November 1998; however, the port could recover only Rs.32.08 lakhs from the levy of the above charge as against a payment of Rs.35 lakhs to the ITOL; and hence, incurred a loss of Rs.2.92 lakhs. In view of this, the Board of Trustees, subsequently, approved the rate of Rs.2.00 per tonne to be charged with effect from 1 February 2000 to cover the deficit which has been implemented vide its Trade Notice No. JNP/CM (o)/ BT/TN/159 dated 31 January 2000.
- (vii). The IOTL has also constructed new fire fighting facilities for handling Class 'A' products for which the port is to pay Rs.10 lakhs per annum for operation and maintenance of new facilities and Rs.3 lakhs per annum for routine maintenance, both items having 6% annual escalation. The total annual payment comes to (Rs.35 lakhs + 6% escalation for two years i.e., Rs.39.32 lakhs for wharf management facilities and Rs.13 lakhs for operation and maintenance of new facilities) Rs.52.32 lakhs. Considering a traffic of 2.95 million tonnes of liquid cargo, average realisation comes to Rs.1.77 PMT which has been rounded off to Rs.2/- PMT.
- (viii). During the period of 27 months (December 1998 to February 2000) the port has incurred an expenditure of Rs.81.93 lakhs on account of service fees and has recovered an amount of Rs.100.57 lakhs from the users.

4.1. A copy of the proposal of the JNPT was sent to concerned port users/representative bodies of port users. The comments received from them are summarised as below:

**The Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). The proposal to hike the management service from Rs.1.50 per tonne to Rs.2/- per tonne appears unjustified as the existing rates levied by the JNPT are relatively high as compared to the MBPT and the foreign rates charged by JNPT are in fact higher than the rates charged by the Reliance Jetty Marine Terminal (RJMT).
- (ii). The SCI must be given incentives for contributing to the majority of traffic by way of carrying the dedicated cargo of Public Sector Refineries, instead of being penalised by increasing the charges.
- (iii). The increase, howsoever minor, shall not be approved. The port must concentrate on high volume of traffic and/or cargo rather than increasing the charges to recover the capital cost invested.

4.2. No comments have been received from the Bombay Chamber of Commerce and Industry, the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association, the Indian Merchants' Chamber, the Indian National Ship Owners' Association, the Western India Shippers' Association, and the JNPT Liquid Chemical Berth Users' Association.

5. Since the issue relating to levy of a management service charge had also been discussed in the joint hearing held on 21 November 2000 in the case No.TAMP/94/2000-JNPT, a separate joint hearing in this case has not been considered necessary.

6. With reference to the totality of information collected in this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the JNPT relates to its Multipurpose Berths BB-3 and BB-4 both of which handle liquid cargoes.
- (ii). The volume of liquid cargo traffic was not very high till 1998. The handling operation was, therefore, left to be managed by individual tank farm operators themselves.

- (iii). With increase of traffic, and based on an advice given by expert-Consultants, operation and management of handling liquid cargo at BB-3 and BB-4 was entrusted to a professional agency viz., M/s. Indian Oil Tanking Limited (IOTL).
- (iv). This Introduction of a professional agency for O&M purposes and the related investments in installation of mobile loading/unloading arms as well as upgradation of the fire-fighting facilities necessitated levy of a service charge with effect from 1 December 98.
- (v). The charge was fixed at Rs.1.50 PMT initially and raised to Rs.2/- PMT with effect from 1 February 2000.
- (vi). This is not an item of any significant burden. Also, the revenue earnings have not been substantial.
- (vii). The charge has already been in place for over 2½ years. And, users have making the payments without any demur.

Significantly, even when reference was made to this item in the context of the joint hearing in the other case relating to levy of a 'special service charge' on consignees/importers of Class-A Petroleum Products, there were no protests from the users participating. In fact, it is in this backdrop that a separate joint hearing in this case has not been considered necessary.

- (viii). It has to be recognised that the charge in reference is definitely a tariff item. The JNPT should not have commenced its levy without the approval of this Authority. When this was pointed out at the joint hearing in the 'other' case, the JNPT's response was casual to propose that this Authority might regularise as part of the proceedings in the 'other' case. This proposal has been received only when the earlier casual proposal was turned down. In this sense, therefore, these proceedings may well be seen to be more of an exercise to assert the jurisdiction of this Authority and to enforce procedural proprieties.

It is necessary here to stress the fact that there has been a marked propensity on the part of the JNPT to take tariff decisions on its own and, if the necessity arises thereafter, to seek ratification thereof.

- (ix). There has, however, been a change in this position lately. Notwithstanding the fact that the JNPT is likely to be corporatised soon when it will go out of the regulatory purview of this Authority, they have been sending many proposals for approval by this Authority.

In this backdrop, and recognising the justification available even otherwise, the proposal about levy of the 'service charge' is approved and with retrospective effect as proposed at that.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the JNPT to ratify the levy of management service charge of Rs.1.50 PMT with effect from 1 December 1998 and Rs.2/- PMT with effect from 1 February 2000, on liquid cargo handled at its Multipurpose berth viz., BB-3 and BB-4.

S. SATHYAM, Chairman

[No. ADVT./III/IV/143/2001/Ext.]

